RAPPORT DE LA PREMIERE REUNION ANNUELLE DE L'ASSOCIATION DES BONS CHEMINS DU DISTRICT DE BEDFORD

DEPARTEMENT DE L'AGRICULTURE
QUEBEC.

RAPPORT

— DE LA —

PREMIÈRE RÉUNION ANNUELLE

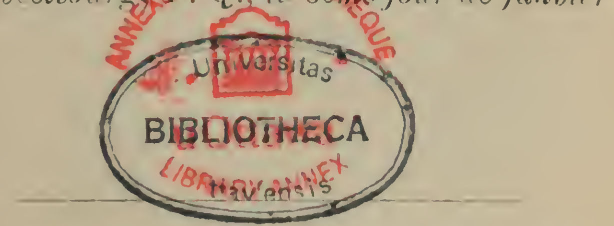
— DE —

L'ASSOCIATION DES BONS CHEMINS

— DU —

DISTRICT DE BEDFORD,

(*Tenue à Sweetsburg, P. Q., le 6ème jour de janvier* 1898.)



PUBLIE PAR LE DEPARTEMENT DE L'AGRICULTURE DE LA PROVINCE DE QUEBEC.

QUEBEC :
IMPRIMERIE DU "SOLEIL"

1898.

RAPPORT

— DE LA —

PREMIÈRE RÉUNION ANNUELLE

— DE —

L'ASSOCIATION DES BONS CHEMINS

— DU —

DISTRICT DE BEDFORD,

(*Tenue à Sweetsburg, P. Q,, le 6ème jour de janvier* 1898.)

Dans la matinée du 6 janvier 1898, au palais de justice du village de Sweetsburg, s'est tenue la première assemblée annuelle de l'Association des bons chemins du district de Sweetsburg, M. le juge Lynch, président, occupant le fauteuil, et M. Edward Slack étant secrétaire-trésorier.

L'auditoire composé de personnes en vue comprenait des gens venus de presque chacune des sections du district, et bien qu'il ne fut pas nombreux au début, il ne cessa d'augmenter jusqu'à ce qu'il eut atteint d'assez bonnes proportions, à l'ouverture de la séance de 'après-midi à 1 heure.

Après lecture faite du rapport des procédures de l'assemblée d'organisation de l'année dernière, suivit une discussion générale sur des questions ayant trait à l'amélioration des chemins.

A 11 heures, le président fit son discours annuel qui se lit comme suit :

Messieurs :

Permettez-moi de vous offrir, à tous et chacun de vous, les salutations les plus cordiales, et les meilleurs souhaits pour l'année courante.

Je suis heureux de vous souhaiter la bienvenue à cette assemblée qu'il sera peut-être permis d'appeler la première réunion annuelle de " L'Association des bons chemins du district Bedford ". Je n'ai pas l'intention de nous arroger le mérite d'être les premiers à prendre part à ce mouvement. Ce serait aussi absurde que peu croyable. Non, nous avons simplement marché sur les brisées de nos voisins de la plupart des états de l'Union américaine, et de nos compatriotes de la province d'Ontario. Mais je pense que nous pouvons réclamer d'avoir été les premiers, dans cette province, à nous associer, comme section, pour promouvoir, par un effort organisé, une amélioration publique qui se recommande en ceci, qu'elle est dans l'intérêt de la société toute entière et du pays, sans distinction de classe et de localité, et qu'elle n'a pas d'adversaire avoué.

Il est, à la vérité, remarquble qu'un projet qui, au dire de ses promoteurs, est formé pour l'avantage d'un chacun, et que personne, au moins ouvertement, ne condamne, relève pour son succès d'une discuss on quelconque. On s'imaginerait que la mention seule d'une telle idée devrait être suffisante pour en assurer le succès, et que la population toute entière, chacun à part soi, devrait se demander avec empressement : " Que puis-je faire pour obtenir l'accomplissement d'un projet aussi désirable " J'oserai dire qu'il n'y a pas un homme, pas une femme, pas un enfant dans le district de Bedford, qui ne soit prêt à déclarer, sans un moment d'hésitation, et avec la pleine assurance de ne pouvoir se tromper, que nos chemins en général sont mauvais, et que, du moins dans certaines sections ils sont aussi mauvais qu'il puissent l'être. Et cependant, il y a douze mois, dans cette salle même, nous apprenions de certains personnages, dont personne ne suspecte ni l'expérience ni l'autorité, je présume, ce qui pouvait être fait pour améliorer nos chemins, et les rendre praticables selon les fins auxquelles ils étaient destinés. Je sais que dans quelques rares localités, un effort sincère a été fait, durant la dernière saison, pour mettre à profit l'avis et les suggestions qui furent alors donnés, mais ceci n'a pas été fait d'une manière générale, et spécialement dans ces endroits où la plus grande nécessité requérait pourtant leur application ; et la conclusion inévitable en est, qu'à tout prendre, nos chemins

sont aussi mauvais qu'ils l'étaient il y a un an, et qu'il ne s'est pas produit d'amélioration marquée. C'est là la preuve la plus évidente que je puisse donner de ce fait, que nos gens, comme bien d'autres ailleurs, ne sont pas toujours assez soucieux de leurs propres intérêts, et qu'il faut constamment leur rappeler qu'ils peuvent, d'eux mêmes, améliorer leur propre condition, et augmenter leur bien-être, leur confort et leur prospérité.

En d'autres termes, c'est une question d'éducation, avec cette différence que les facultés d'appréhension et peut-être de rétention, ne sont pas aussi vives qu'elles l'étaient au temps de l'enfance. Partant de là, il faut plus de temps, des leçons de choses plus frappantes, pour entraîner la conviction, et capter la volonté d'agir.

Durant mes moments de loisir, j'ai reporté ma pensée avec un sentiment que l'on me permettra bien de qualifier d'orgueil légitime, sur notre petite réunion de l'an dernier. C'était une petite entreprise que l'on n'avait pas abordée sans beaucoup de crainte et d'hésitation; mais je crois que l'on a semé de la bonne semence, qui si l'on en prend bien soin, si elle est fertilisée à point, est sûre de produire, un de ces jours, je ne m'aventurerai pas à dire quand, un fruit dont nous serons tous fiers. C'est dans le but de la nourrir comme il faut, d'y appliquer un peu de fertilisant, que je vous ai réunis aujourd'hui.

Nous fûmes alors honorés, comme nous le serons au cours de la présente réunion, de la présence de M. A. W. Campbell, Esq., Instructeur Provincial, pour les travaux de la voirie à Ontario. Le savoir et l'expérience de ce monsieur, comme ingénieur civil, le rendent éminemment apte à l'accomplissement des devoirs de sa nouvelle charge; et il possède, à un degré rare, comme nous avons eu occasion de le remarquer, la dernière fois qu'il est venu au milieu de nous, ce qui, peut-être, est plus important que la préparation scientifique, la faculté de communiquer agréablement son savoir et ses informations sans paraître vouloir enseigner, et d'une manière à la fois si captivante et si simple qu'il s'empare d'emblée de la sympathie et de l'attention de ses auditeurs.

J'ai cru que c'était de mon devoir, en lui écrivant, de remercier l'hon. ministre de l'Agriculture d'Ontario, au ministère duquel M. Campbell est attaché, pour la courtoisie et la générosité avec

laquelle il lui a permis de venir nous faire visite. J'ai reçu la réponse suivante :

" Toronto, 27 décembre 1896.

Mon cher Monsieur,

J'accuse réception de votre bienveillante communication, au sujet de la visite, dans votre Province, de M. Campbell, notre instructeur pour les travaux de la voirie. Je suis charmé de deux choses : 1. De ce que notre Province sœur de Québec s'éveille à la nécessité de faire quelque chose au sujet du sage emploi des deniers publics, dans l'ouverture des chemins, et 2. De ce que vous ayez été aussi satisfait des services rendus par le monsieur que mon département à choisi pour cet ouvrage. M. Campbell a eu à faire face à beaucoup de critique adverse, de la part de personnes qui prétendaient qu'il n'y avait pas nécessité d'agir en ce sens, et qui croyaient que c'était pour augmenter la taxe.

" Je suis heureux de dire que partout où il est allé, ce préjugé a disparu, et de toute part j'apprends que l'on donne une entière approbation à cette nouvelle initiative de mon département. J'accepte avec plaisir vos bons souhaits, et j'ai la confiance que l'un et l'autre nous serons heureux, durant l'année prochaine, de l'œuvre progressive accomplie dans les deux provinces quant aux travaux de voirie.

Votre très sincère,

(Signé), JOHN DRYDEN,"

J'ai le plaisir de déposer sur la table quelques copies du premier rapport de M. Campbell comme instructeur de voirie, pour l'année 1896. Il ne saurait manquer d'être d'un grand intérêt pour ceux qui croient ne pas tout savoir ce qu'il y a a apprendre au sujet des travaux de voirie.

Grâce au bienveillant intérêt que nous porte notre Commissaire d'Agriculture, l'honorable M. Déchêne, nous sommes encore favorisés de la présence de notre vieil ami et concitoyen, M. J. A. Camirand, de Sherbrooke, qui n'est pas une autorité négligeable dans les questions de voirie. Je suis très aise d'avoir à mes côtés M. Camirand, parceque c'est un avocat, et je puis en appeler à lui comme un brillant exemple de ce que nous connaissons en voirie.

J'espérais avoir avec nous, l'année dernière, le professeur J. W. Votey, de l'Université du Vermont, qui était alors, s'il ne l'est pas maintenant, l'un des commissaires de la voirie dans le Vermont ; mais ses engagements ne lui ont pas permis de nous faire visite. J'ai envoyé au professeur Votey un rapport de notre assemblée, et j'ai reçu de lui la réponse suivante :

" Burlington, 2 janvier 1897.

Mon cher monsieur.

J'ai reçu votre lettre du 24 dernier.

Veuillez accepter mes remerciements pour le rapport inclus de l'assemblée de voirie. Je suis très heureux d'apprendre que cette assemblée a été un succès et que le bon ouvrage est entré en bonne voie. J'espère que vos efforts, en ce sens, à l'avenir, rencontreront l'encouragement et l'aide qu'ils méritent. La plus grande difficulté à laquelle nous avons maintenant à faire face, est le manque d'intérêt et d'enthousiasme de la part de ceux qui retireraient le plus grand bénéfice de l'amélioration de nos chemins publics. En fait, nous sommes souvent en butte à leur opposition plutôt que nous n'obtenons leur appui. Une campagne éducationelle en ces matières est la meilleure préparation pour l'amélioration de la voirie. Je vous envoie, par cette malle, une copie de mon dernier rapport, qui vous sera peut-être de quelque intérêt.

Votre très sincère,

(Signé) J. W. VOTEY."

Le rapport dont parle le professeur Votey est celui de 1896, et est le second de la "Commission des chemins publics du Vermont." Il contient beaucoup de choses utiles, et je vous le soumets pour votre information.

Je dois exprimer ma reconnaissance à l'ex-Commissaire provincial de l'Agriculture, l'honorable L. Beaubien, pour avoir mis à ma disposition, sans réserve, les services de M. Camirand. Je regrette d'avoir à dire que mes devoirs officiels durant l'année ont si complètement absorbé mon attention, qu'ils m'ont laissé peu de temps pour visiter les différentes sections du district et pour parler aux gens de la question de l'amélioration des chemins. M. Cami-

rand est venu me rejoindre, le 25 février dernier ; et nous avons tenu des assemblées publiques, l'après-midi, dans la ville de Farnham, et dans la soirée à Bedford. A ces deux assemblées, il y avait bon auditoire, et dans le temps, j'étais sous l'impression que l'on pouvait en toute confiance en attendre de bons résultats. Je suis chagrin d'avoir à dire que, jusqu'à présent, mes espérances n'ont pas été réalisées ; et que les autorités municipales de ces deux centres importants, dont les rues, actuellement, ont un déplorable besoin d'amélioration, attendent encore certain appoint. Lequel ? Je ne le sais pas exactement ni elles non plus.

J'avais eu l'intention de donner à la fin des récoltes un pique-nique à ceux qui s'occupent des bons chemins, dans le but d'augmenter l'agitation et de donner un éclat additionnel au mouvement, lorsque l'hon. M. Duffy me dit que son collègue, le Commissaire de l'Agriculture, désirait avoir une exposition des machines pour l'amélioration des chemins, et aimerait qu'elle eût lieu sous la direction de notre association.

Je n'ai pas hésité à accepter la suggestion, car je la regardais comme un compliment qui nous était fait, et je croyais que ce serait un puissant facteur pour promouvoir l'entreprise que nous avions en mains. Je résolus d'en faire un succès en autant que le travail et l'énergie pourraient l'accomplir. A mon avantage, Knowlton, le lieu de ma résidence, a été choisi pour y faire l'exhibition ; laquelle a eu lieu le 20 d'août. L'assistance n'était pas aussi nombreuse qu'elle aurait dû l'être, et comme nous avions droit de nous y attendre ; mais elle était d'importance, et se composait de gens venus de presque toutes les sections du district, avec quelques uns d'autres districts. Trois machines et un concasseur de pierres, avec un engin portatif, ont été exhibés. Et chacune de ces machines a fait assez d'ouvrage pour démontrer sa valeur.

Le concasseur de pierres était une nouveauté pour la plupart de ceux qui étaient présents. Cette machine et son ouvrage ont constitué la principale attraction de la journée. Sous la direction de M. Camirand, quatre ou cinq perches de chemin Macadam-Telford ont été faites, comme leçon expérimentale pour tous ceux qui voyaient faire l'ouvrage, et pour ceux qui, à l'avenir, auraient à passer sur ce chemin ; et comme il est situé près de ma résidence,

je le regarde comme étant sous mes soins et sous ma protection spéciale. Aussi, je ne manque aucune occasion de le faire remarquer comme le commencement de ce que j'espère voir continuer dans plusieurs parties du district où, d'après mon expérience et mon observation personnelle, je sais qu'un tel chemin est fort à désirer. Cette assemblée a été rendue spécialement importante, par la présence de l'un des ministres fédéraux, l'hon. M. Fisher, de deux ministres provinciaux, les honorables MM. Duffy et Déchêne, et de plusieurs membres du parlement, au fédéral et au local, qui, tous ont publiquement donné leur adhésion à la cause des bons chemins, et en outre, par la déclaration du Commissaire de l'Agriculture que le gouvernement provincial, à part sa politique déjà annoncée au sujet des machines à chemin, paierait la moitié des frais encourus par tout comté dans l'achat d'un concasseur de pierres, et de tout ce qui s'y rattache.

J'espérais entendre dire qu'à la réunion suivante des conseils de comtés de ce district, on se serait prévalu de cette offre généreuse ; et je me flattais de ce que la question de l'empierrement des chemins était réglée, du moins, en ce qui concernait ce district. Cependant, jusqu'à présent, comme je l'ai su, rien n'a été fait, excepté dans Shefford où la question a été prise en sérieuse considération, et où l'on a fait tant de progrès que cela justifie l'espoir qu'il sera bientôt le comté modèle dans l'entreprise de l'amélioration des chemins.

Je désire présenter les remerciements les plus sincères de l'Association, non seulement à la presse du district, mais à celle de la province en général, pour l'appui qu'elle nous a donné durant l'année. Son influence pour le bien est toute puissante, et elle peut nous être d'une aide substantielle.

Après vous avoir donné ce résumé de ce qui est arrivé, à ma connaissance, depuis notre dernière réunion, permettez-moi, maintenant, messieurs, d'appeler votre attention sur une vue générale de cette question de l'amélioretion de la voirie, et puis sur notre propre position à ce sujet.

J'avoue franchement avoir appris, dans mes recherches à la hâte et peu étendues, sous ce rapport, que nous ne sommes pas aussi arriérés, comparativement à d'autres, que je l'avais supposé ;

que nous ne sommes pas seuls dans nos efforts pour améliorer nos chemins publics, et qu'il y en a d'autres qui rencontrent les mêmes difficultés qui nous ont assiégés dans ces efforts. Nous trouvons que dans la grande province riche et prospère d'Ontario, tous les chemins ne sont pas précisément ce qu'ils devraient être et qu'en 1896, il devint nécessaire d'envoyer notre ami, M. Campbell, non seulement dans les établissements reculés, mais dans les villages prospères, les villes, même les cités, pour prêcher aux habitants, l'évangile des chemins améliorés. Et il paraîtrait qu'en dépit de l'éducation avancée du peuple, l'éloquence persuasive et captivante de notre ami ne suffit pas toujours à la tâche de convaincre les contribuables que, dans leur propre intérêt, l'amélioration des chemins est nécessaire et désirable. La même expérience s'offre au réformateur des chemins dans les provinces près de la mer. Mais quel a été mon étonnement de découvrir que les mêmes plaintes, la même agitation, la même apathie existent dans tous les états de l'Union américaine, du Vermont à la Georgie, du Dakota à New-York. L'honorable J. L. Woodruff, lieutenant-gouverneur de l'Etat de New-York, dans un discours prononcé le cinq juillet dernier, disait :—" La législation ayant pour objet l'encouragement des bons chemins n'a pas réussi durant la dernière session, à cause de l'opposition des propriétaires de fermes de l'Etat, qui naturellement aiment mieux faire eux-mêmes les chemins qui passent sur leurs fermes, plutot que de payer ce que requiert pour cela quelque département de l'Etat.

Nous savons tous que pour faire de bons chemins, il faut une étude attentive du sujet et une expérience pratique, ce que la plupart des cultivateurs n'ont pas. Je crois que presque tous les cultivateurs sauveront, dans les frais de transport de leurs produits au marché, une somme plus grande que la taxe individuelle, en substituant de bons chemins à ces très pauvres chemins que l'on trouve en si grand nombre dans cet état-empire."

Le New Jersey, que l'on dit avoir fait les plus grands progrès dans l'amélioration des chemins, plus qu'aucun autre état, a une " Bonne association des chemins " dont la devise est : " Les bons chemins diminuent les taxes, diminuent les dépenses de la vie, augmentent la valeur des propriétés, augmentent les revenus des

fermiers, augmentent le trafic des chemins de fer, favorisent la prospérité et la civilisation ". " En vertu de la loi de cet état, le coût de construction des principales routes est réparti : un tiers sur l'état, un tiers sur les propriétaires confinants et le reste sur le comté. En six ans, on a dépensé $1,400,000.00 pour la construction de trois cent milles de chemins permanents, et l'état en a payé un tiers. Le mouvement a pris de telles dimensions et de telles proportions que le gouvernement national des Etats-Unis en a pris le contrôle et a établi une division d'inspection de voirie, en rapport avec le département de l'agriculture et sous la direction du général Stone. Son œuvre est éducationnelle au moyen de bulletins publiés de temps en temps, et par la construction de chemins modèles dans les différentes parties des états. Je prends dans un journal récent d'Ithaca, le rapport suivant sur l'un de ces chemins spécimens qui vient d'être terminé à Genèva, New-York. Le gouvernement a fourni les instruments pour la construction des chemins et le personnel qui en avait le soin, tandis que les autorités locales payaient les matériaux et le travail. Le chemin a environ un mille et demi de long, et il a coûté à peu près $9,000, dont le village a payé $3,000, le township $3,000, et les résidents de l'état $3,000." " Sur le premier demi mille, le chemin a dix-huit pieds de large et huit pouces d'épaisseur, consistant en une fondation de cinq pouces de pierres de champs cassées, avec une surface de trois pouces de macadam. Sur trois autres quarts de mille, le chemin a 14 pieds de large et 8 pouces d'épaisseur, et sur le dernier quart de mille, il a 8 pieds de large et 6 pouces d'épaisseur. La première partie est un échantillon d'une rue de village macadamisée, la seconde est un chemin de campagne de première classe pour l'usage général dans les sections densément habitées, tandis que la troisième est un chemin à très bon marché, mais de bon service pour les régions où la population est moins nombreuse. Aucun de ces chemins n'est propre au lourd camionnage dans les cités. De chaque côté, de ces sections échantillons, se trouve un chemin ordinaire de terre parfaitement roulée, destiné au voiturage léger en temps sec."

A un dîner donné au général Stone, à St-Louis, à l'époque de la récente convention de la Voirie Améliorée, le général a parlé

comme suit sur ce que doit être un bon chemin pour des fins générales. " La science de la construction des chemins se développe avec vigueur, et jusqu'à présent l'expérience a démontré que le meilleur chemin au monde, dans le beau temps, est le chemin de terre. Quand il est sec ou bien gelé, il forme la meilleure route connue. Pour cette raison, il est de règle pour la plupart des chemins publics, modernes, de faire courir un chemin de terre le long du chemin gravé, et en certains cas, le chemin empierré a de chaque côté de lui un chemin de terre dont on se sert dans le beau temps. Il est remarquable de voir, sur ces chemins construits de cette façon, pendant combien de jours dans l'année les voies de terre se prêtent au meilleur service possible, combien l'usure et la détérioration sur la partie empierrée se trouvent ainsi diminuées. En outre, le temps humide est celui où le voiturage sur un chemin macadamisé lui fait le moins de dommage, car les voitures alors enfoncent sur place les cailloux et le macadam, au lieu de l'éparpiller, et si le chemin n'est ainsi employé que quand il fait mauvais temps, il dure plus longtemps

" Il y a un autre argument en faveur de la construction des chemins de cette manière : c'est, qu'au lieu d'avoir un chemin pavé ou gravé de seize pieds de large ou plus, il suffit d'en construire un de huit pieds de large. Cela réduit précisément de moitié le coût originaire de la construction des chemins, et l'on a constaté qu'ils répondaient à leur fin aussi bien, sinon mieux, qu'un chemin deux fois plus large. Qu'arrive-t-il pour les carosses qui se rencontrent ? Voilà une question toute naturelle et à laquelle s'offre une réponse toute simple. L'un de ces carosses prend le chemin de terre, où deux carosses peuvent se rencontrer ; mais comme deux de ces voitures se rencontrent rarement ou jamais, exactement à la même place, il n'y a pas de danger qu'elles fassent un trou profond ou une ornière dans le chemin de terre.

" Le coût de construction d'un chemin de première classe, de cette espèce, fait récemment à Philadelphie, avec des gens inexpérimentés, et autres conditions défavorables, a été de $1,200 au mille. La même espèce de chemin n'a coûté que $900 et même $800 au mille. Les chemins de fer partout apprécient l'avantage direct qu'offrent les bons chemins pour le trafic du fret sur leurs lignes,

et presque chaque fois qu'ils y ont été appelés, ils ont donné au mouvement leur aide cordiale et leur coopération. La compagnie du chemin de fer Southern m'a assuré qu'elle serait heureuse de transporter la pierre nécessaire pour la construction des chemins publics aux stations, le long de sa ligne, au simple prix de ce qu'il en coûterait pour la traction des chars.

" En réunissant les données sur le $600,000,000 que les mauvais chemins coûtent annullement à ce pays, j'ai dû expédier plus de 10,000 lettres en ce pays et à l'étranger, et les chiffres ne sont donnés qu'après une estimation très soignée. Dans l'Etat de l'Iowa, le fermier transporte trente boisseaux dans une charge, tandis que si les chemins étaient bons, il devrait en transporter une centaine dans un seul voyage. Ce seul exemple fait connaître, plus ou moins, l'histoire des mauvais chemins dans tout le pays. Ces $600,000,000 de perte annuelle, à causes des mauvais chemins, sont une taxe, non seulement pour l'agriculteur, mais pour chaque individu. J'ai constaté, par ma propre expérience, que l'une des choses les plus difficiles, que les promoteurs des bons chemins ont à faire, et surtout ceux qui demeurent dans les cités, c'est de prouver aux paysans que leur intérêt à avoir de bons chemins à la campagne, est un intérêt réel et personnel. Le cultivateur a payé la taxe des mauvais chemins et en a souffert pendant si longtemps, qu'il lui est difficile de croire qu'il doit recevoir de l'aide de la part des gens qu'il croyait lui porter peu d'intérêt."

Je n'ai pas d'hésitation à conclure que nos chemins ne sont pas aussi mauvais qu'ils pourraient l'être ; et s'ils ne sont pas plus mauvais, ce n'est pas de la faute de ceux qui, en plusieurs cas, en sont chargés. Mais, ils devraient être infiniment meilleurs qu'ils ne sont, et avec un peu d'effort, on peut facilement les rendre tels. A l'exception des sections de l'ouest et du nord-ouest du district, le sol, si ce n'est en quelques places, se prête admirablement à la construction de la voirie ; et sous une direction intelligente, il n'y a pas de raison pour que nos chemins, à toute saison de l'année, ne soient pas mis en état de soutenir favorablement la comparaison avec les chemins de n'importe quelle partie du monde. Vous avez droit de me demander ce dont je me plains, et quels remèdes je propose.

Je répète ce que j'ai dit l'année dernière, et, si c'est possible, avec plus d'énergie, que le premier obstacle, la pierre d'achoppement dans la voie de l'amélioration des chemins, est ce qui est connu sous le nom de " la corvée ", et aussi longtemps que nos conseils municipaux persisteront à maintenir cette relique d'un autre âge, aussi longtemps devons-nous nous attendre à voir retarter la réalisation de quelque chose de satisfaisant dans l'amélioration des chemins.

Les deux choses sont incompatibles : elles ne peuvent subsister ensemble, l'une ou l'autre doit disparaître. Laquelle sera-ce ?

Je n'ai pas besoin de vous décrire à quel résultat on arrive en faisant des chemins à l'aide de la corvée. Vous les connaissez aussi bien que moi. Que voulez-vous que soient les chemins d'une municipalité, quand ils sont réparés par sections, sous la direction de vingt ou trente inspecteurs différents, changés tous les deux ans, dont la plupart n'ont aucune connaissance de la manière dont l'ouvrage devrait être fait; par des hommes, dont quelques uns sont honnêtes et ont l'intention de faire une honnête journée d'ouvrage, tandis que d'autres sont indifférents, et enclins à faire aussi peu qu'ils peuvent, et ce peu aussi mal qu'ils le peuvent. L'extrait suivant de la circulaire No. 24, du département de l'inspection des chemins aux Etats-Unis, le fait bien voir.

" Je m'étonne qu'il ne soit jamais venu à la pensée de nos contribuables, amateurs du travail en participation ou de la corvée, de demander le privilège de travailler pour gagner leur taxe scolaire. Pourquoi non ? M. A.... qui a une lourde taxe, pourrait faire la classe pendant quatre semaines ; M. B.... pourrait gagner la sienne en deux semaines ; et M. C.... pourrait enseigner pendant trois jours pour éteindre la sienne. D... et E... pourraient aller chercher du bois de chauffage et M. F.... le débiter. Il y aurait certain avantage dans ce système. Si M. A.... se trouvait malade, ou s'il avait quelque affaire en ville, il pourrait envoyer son garçon, ou bien engager un homme pour enseigner à sa place. Sans doute, l'école ne ferait pas les progrès qu'elle fait sous la direction d'un intituteur compétent, mais la taxe serait payée, et le résultat, en fin de compte, ne serait pas pire que celui que l'on obtient avec le système actuel de contribuer en travail à la taxe pour l'améliora-

tion des chemins. Les deux cas sont parallèles sous plusieurs aspects."

La *Gazette de Montréal*, dans une de ses éditions après notre dernière réunion, parlant de cette réunion, disait : " Pour obtenir de bons chemins, la première mesure à prendre semblerait être de se débarrasser du travail en participation, et au lieu de cela, de prélever une taxe de la voirie. Il y a quelques années, le comté de Hastings, Ontario, a pris ce moyen, et maintenant personne ne se soucierait d'en revenir à l'ancien et ruineux système. D'autres localités suivent son exemple. Les résultats obtenus parlent d'eux-mêmes."

En vertu de la loi, article No. 1080 du Code municipal, dans toutes les municipalités de ce district, excepté Milton et Roxton, tout l'ouvrage aux chemins municipaux et aux ponts se fait aux frais de la corporation ; mais, vient le détestable paragraphe suivant: "Les conseils de ces municipalités peuvent, par règlement ou résolution, ordonner que la taxe imposée pour tels ouvrages puisse être changée pour la corvée, selon une échelle ou un tarif à un taux fixe." Je suggèrerais non pas de substituer une taxe en travail à une taxe en argent, mais de réduire la taxe ordinairement prélevée, disons, de 25 par 100, et alors de nommer un seul inspecteur de voirie pour toute la municipalité, en vertu de l'amendement fait au Code municipal en 1894. S'il se trouve un homme dans la municipalité, qui en connait plus que tout autre sur la manière de faire des chemins, qu'on le nomme inspecteur, et qu'il y consacre tout son temps et son attention, et que l'on paie ses services. Il apprendra bientôt la topographie de la municipalité ; et s'il est apte à la besogne, il réparera les chemins, là où ils en ont besoin et dans la mesure de ce besoin, laissant chaque année une partie de la taxe à être employée à la construction d'une section du chemin permanent, soit en pierre, soit en gravois de première classe. Cet inspecteur devrait être aussi l'inspecteur des ponts. Le fait est qu'il nous faut, dans la plupart des localités, des ponts meilleurs et plus résistables que ceux qui ont été construits autrefois. Les effets de la politique insensée qui a permis la destruction des forêts de nos montagnes et de nos côteaux, commencent à se faire sentir ; nous devons être prémunis contre les soudaines crues des

rivières causées par l'eau qui se précipite, sans rencontrer d'obstacles, du haut des montagnes et des terres élevées ; et pour parer à l'inconvénient, des ponts plus élevés, d'une arche plus large et d'une structure plus solide, doivent être construits.

Au mois de septembre, j'ai visité le canton de Hatley, dans le comté de Stanstead, où, il y a quelques années, on a abandonné la corvée, dans le but de s'assurer du résultat de l'expérience. J'ai vu M. Le Baron, qui avait été maire de la municipalité pendant plusieurs années : il m'assura que le nouveau système fonctionnait d'une manière très satisfaisante, et qu'il ne voudrait pas en revenir, pour aucune considération, au système de la corvée. J'ai constaté qu'ils avaient encore des divisions de voirie pour chacune desquelles un inspecteur est nommé, qui voit à la dépense de l'argent affecté à la division par le conseil. C'est ma très ferme conviction qu'il vaut beaucoup mieux avoir un inspecteur pour toute la municipalité, qui puisse être tenu responsable de tous les travaux, assurant ainsi l'uniformité et la certitude que l'argent ne sera dépensé que là où il en est besoin, et dans la mesure de ce besoin.

N'y a-t-il pas de conseil municipal dans ce district qui aura le courage de suivre l'exemple de celui de Hatley, et des conseils les plus progressifs d'Ontario, de même que des Etats Américains ? Que quelques-uns d'entre eux en fassent l'essai pendant deux ans, et je sais quel sera le résultat, comme le sait aussi tout homme réfléchi : une grande satisfaction, avec de meilleurs chemins et avec la certitude absolue que plusieurs autres suivront l'exemple. Laissez-moi mentionner quelques-unes des choses qui devraient être faites dans l'intérêt des meilleures routes. On devrait prendre des mesures pour empêcher les propriétaires avoisinants d'empiéter sur le terrain reservé pour les chemins. Le terrain n'a pas si grande valeur chez nous qu'on doive s'en montrer avide. Et cependant, je remarque souvent que lorsque l'on établit une nouvelle clôture le long de la route, la tendance est de rétrécir le chemin. Il ne devrait pas en être ainsi. Nos chemins sont assez étroits sans qu'on les rétrécisse davantage.

Chaque municipalité devrait défendre l'établissement de toute clôture en pierre ou en planches trop près de la route.

On ne devrait pas laisser croître les broussailles dans les limites de la route.

Chaque municipalité devrait faire l'acquisition d'une ou de plusieurs sablières, d'un accès aussi facile que possible.

Si l'on ne peut rien faire à la chaussée elle-même, qu'on la laisse, mais qu'on ouvre des fossés, qu'on nettoie les cours d'eau, et que l'on s'assure que l'eau s'écoulera de la route.

L'agent le plus détériorant dans nos routes, c'est l'eau, et le défaut radical chez nous dans la construction ou l'entretien des chemins, c'est le manque de drainage parfait. Il vaudrait beaucoup mieux laisser les chemins tels qu'ils sont, mais les drainer parfaitement, si l'on ne peut faire davantage.

Je ne me donne pas comme un faiseur de routes pratique, je laisserai à ceux qui le sont le soin de déterminer les détails de la manière dont ceci pourrait se faire.

Il y a une autre chose relativement à l'entretien des routes, à laquelle je dois faire allusion. Il est inutile de faire de bons chemins s'ils doivent être détruits aussitôt qu'il sont faits. L'un des plus dangereux facteurs, peut-être, après l'eau, dans la destruction des chemins, ce sont les jantes étroites. En vertu d'un amendement fait au code municipal, à la dernière session de la Législature, pouvoir a été donné aux conseils de comtés de fixer à $2\frac{1}{2}$ pouces, au moins, et à 4 pouces au plus la largeur des jantes de roues des voitures transportant de lourdes charges, et mises en usage par les personnes résidant dans la municipalité. Cette dernière dispositions devrait être rappelée—la prohibition devrait être générale. J'appelle l'attention de nos conseils de comtés sur cette loi et j'espère sincèrement qu'ils y donneront effet, et qu'ils fixeront à pas plus tard que le premier janvier 1899, l'époque où elle devra venir en vigueur.

J'ai la confiance que l'on me pardonnera si je dis, qu'à mon avis, le gouvernement provincial peut faire beaucoup pour aider à ce mouvement ; et que pour en assurer le succès, le gouvernement devra faire beaucoup, non pas tant par une aide en argent (car je n'ai pas confiance en ce que le gouvernement fasse pour les gens ce qu'ils sont capables de faire par eux-même) qu'au moyen des aides et des secours éducationels. En premier lieu, je recomman-

derais fortement la nomination d'au moins un (deux seraient préférables,) instructeur compétent de voirie, comme cela a été fait à Ontario, dont tout le temps serait consacré à l'instruction des conseils municipaux, de leurs officiers, et du peuple en général sur l'œuvre de l'amélioration des chemins. On doit admettre la nécessité d'une telle nomination ; les résultats que l'on peut en obtenir sont démontrés partout où l'on en a fait l'expérience. De plus, si les gens aux Etats-Unis ont besoin d'éducation sous ce rapport, et si l'on trouve, ça et là, que les chemins échantillons sont des auxiliaires utiles dans l'accomplissement de cette œuvre, pourquoi notre gouvernement ne pourrait-il pas faire le même chose, et ainsi mettre sous les yeux du peuple des leçons d'objet offertes à son imitation. Par exemple, si l'on faisait un demi mille de chemin enpierré entre Bedford et Stanbridge-Est, et un autre demi mille sur la route de Knowlton, à un point qui est bien connu, je ne crois pas qu'il s'écoulerait un bien long temps avant que la population insistât pour qu'on lui permît de le continuer à l'un et l'autre bout. Je n'en dirai pas davantage sur ce sujet maintenant.—Ce n'est pas dans mon domaine—cela doit être laissé à ceux qui ont assumé la responsabilité de conduire le vaisseau de l'Etat, qui, je le sais par expérience, est assailli par assez de difficultés, sans que l'on n'en augmente inutilement le nombre. Je félicite bien cordialement le gouvernement provincial sur sa politique de voirie ameliorée, dont les avantages devraient être promptement saisis par nos autorités de comtés.

Ceux qui sont en faveur des bons chemins ont maintenant de puissants alliés dans l'armée de cyclistes qui surgissent de toute part dans le pays. Ils sont bien disposés à se montrer raisonnables, mais ils persisteront à demander que quelque chose soit fait pour améliorer nos chemins; et leurs réclamations ne sauraient être ignorées indéfiniment.

Je ne suis pas l'avocat des chemins empierrés en tout lieu. Ils sont trop dispendieux, et en outre, il n'en est pas besoin Que nos principales artères du public voyageur soient macadamisées. Il nous est possible d'avoir presque partout des chemins gravés de première classe. Consacrons à cela nos énergies. L'argent qui est

maintenant gaspillé sur nos chemins accomplira ce résultat en dix ans, sans augmentation de la taxation actuelle.

Cette question des bons chemins est d'une importance transcendante—elle est en dehors de la distinction de classes, source de chicane—elle intéresse tout le monde, le fermier comme le vil'ageois, le pauvre comme le riche. Nous avons le bonheur de vivre dans l'une des plus belles parties de ce pays ou de tout autre pays. Nous désirons inviter les résidents des villes et des cités à venir jouir avec nous de ces beautés. Y viendront-ils, si nous ne rendons pas nos voies de communications, nos routes publiques plus praticables, plus attrayantes qu'elles ne le sont à présent. C'est essentiellement une question du ressort du cultivateur, et je désire voir nos cultivateurs s'en occuper et inviter leurs concitoyens des autres classes à coopérer avec eux pour la mener à bonne fin. Je ne veux pas qu'on s'y mette avec des idées extravagantes en tête. Travaillons dans les limites de nos resources, mais d'après un plan systématique et avec intelligence.

Je n'ai pas entrepris cette tâche avec une idée de gloriole. J'ai déjà dépassé l'époque de notre existence où l'on a de ces préoccupations là ; mais j'ai cru que je devais m'y appliquer dans l'intérêt de mon pays. Je ne demande pas d'approbation et je ne crains pas de critique là-dessus.

Je vous invite, tous et chacun de vous, à entrer sincèrement dans la discussion des diverses questions qui vous seront soumises aujourd'hui, dans le but d'obtenir toute information qu'il nous sera possible d'obtenir.

L'objet que cette association a en vue sera, j'en suis convaincu, grandement favorisé si nous en faisons des organisations de comtés. Je suis convaincu qu'avant bien longtemps, nous aurons à convertir nos principales voies publiques en chemins de comtés, devant être entretenus par le comté. Je vous demanderai donc de considérer cette question et de prendre les mesures nécessaires pour effectuer le changement en organisations de comtés. Je verrai disparaître avec regret celle du district, vu que j'ai eu quelque chose à faire dans ses débuts ; et je serai forcé, parce que mon temps ne m'appartient pas et que mes devoirs officiels deviennent plus exigeants, de me refuser une participation active dans l'entre-

prise ; mais je ne cesserai pas d'y prendre, au moins, un intérêt passif, et j'accueillerai les nouvelles organisations de comtés comme des successeurs légitimes, leur souhaitant l'aide de la Providence et le succès dans l'œuvre utile qui se présente devant elle."

Lorsque l'association reprit ses travaux après le dîner, le président appela M. J. A. Camirand, écuier, de Sherbrooke, qui avait reçu mission de l'honorable Commissaire de l'Agriculture d'assister à la réunion, à prendre la parole ; ce que ce monsieur fit de la manière suivante :

" M. le Président, Messieurs,

En réponse à la bienveillante invitation de M. le Président, je suis venu assister à votre réunion annuelle pour causer avec vous des " améliorations aux chemins ".

Votre association est la première qui ait été formée dans la province de Québec, dans ce but, et je pense que c'est la seule qui existe. Il n'est que convenable que je vous félicite sur votre bonne œuvre et votre bon exemple. La nombreuse audience à cette assemblée, composée d'hommes influents de votre district, fait voir au district que le mouvement qui se fait, dans le sens de l'amélioration des chemins, à éveillé l'attention dans l'esprit de tous les hommes de progrès de cette région.

Je dois spécialement féliciter votre distingué président sur le rapport qu'il vient de vous soumettre. Je n'ai jamais eu le plaisir d'entendre un exposé plus clair et plus élaboré. Il contient tout ce qu'il faut pour démontrer l'inefficacité du système actuel dans l'accomplissement de ses fins, et il contient aussi la mention de ce qui devrait être fait pour atteindre cet objet. A la suite d'un tel rapport, je pourrais me dispenser de vous adresser la parole sur le sujet, me contentant de vous conseiller " de lire et digérer ce rapport ", car vous ne trouverez rien de mieux ailleurs.

Le mouvement de l'amélioration des chemins, messieurs, prend une telle extension dans notre province, que je suis heureux de vous dire qu'environ soixante-trois machines à chemins ont été vendues, par toute la province, aux municipalités ou à des individus, durant la dernière saison. Cela fait voir que le peuple s'est senti

stimulé et qu'il a commencé à comprendre l'économie qu'il y a à voyager sur de bons chemins, avec des charges complètes, pouvant s'y aventurer dans le bon temps, quand c'est nécessaire, et de n'être pas privé, durant une période de deux ou trois mois, dans la saison d'été, de l'usage de nos voies publiques. Laissez-moi vous donner quelques chiffres ou une leçon de chose, pour vous expliquer l'avantage d'un bon chemin. Un cheval ordinaire, faisant un travail ordinaire, possède une force de traction ou un pouvoir de cent vingt-cinq livres (125) travaillant sur la charrue, la herse ou la charrette. Un cheval de cette description tirera sur un chemin plan d'asphalte 9,000 livres comprenant le véhicule. Maintenant, remarquez la différence dans la force de traction pour tirer la même charge sur différentes sortes de chemins. 1° Sur un bon chemin macadamisé, il faudra un cheval et un quart ($1\frac{1}{4}$). 2° Sur un bon, solide et ferme chemin de terre, cinq chevaux (5). 3° Sur un chemin ordinaire, mou et boueux, huit chevaux (8). Cela n'est-il pas suffisant pour convaincre les plus sceptiques de ce qu'il faut faire pour épargner les lourdes pertes que nous font encourir tous les jours nos mauvais chemins.

Le système du travail en participation, en vogue dans les Cantons de l'Est, n'en est pas un de progrès et n'est pas propre à donner de bons chemins à cette population. Je n'ai pas de doute qu'à un certain temps ce système a été bon et efficace, mais il n'est plus suffisant pour rencontrer les exigences actuelles, et l'on devrait suivre un mode plus propre à mettre en pratique les idées modernes. à propos des chemins améliorés. Monsieur le président a bien décrit la manière de faire un chemin, d'après le système actuel de la corvée.

A mon avis, ce système de travail en participation est une moquerie et une farce. Si un homme a un mauvais cheval, il l'amène au chemin pour y travailler et y gagner sa taxe ; s'il a un jeune garçon ou une personne âgée qui ne peut pas faire plus qu'une demi journée de travail, il veut leur faire faire sa part de route, et souvent ces gens viennent à l'ouvrage, au chemin, avec une pelle ou une pioche dont le manche est cassé. Et quand ces faiseurs de chemins se trouvent réunis, les discussions politiques s'élèvent et la dernière chose à quoi l'on pense, c'est l'ouvrage que

les contribuables sont venus faire au chemin. Il y a des gens honnêtes qui comprennent leurs devoirs, mais ils sont encombrés par ces hommes dont je viens de faire la description. Les inspecteurs, en bien des cas, (je dois faire une exception, car il y a parmi eux des hommes de première classe) sont des gens qui ne connaissent rien dans la manière de faire des chemins, mais qui semblent croire qu'ils ont de meilleures idées et de plus grandes connaissances sur ce genre de travaux que n'importe qui, et particulièrement que ceux qui les ont précédés. Nous trouvons de ces inspecteurs qui détruisent ce que leurs prédécesseurs ont fait à grande peine et à grand frais, de sorte que dans certains cas les chemins offrent l'apparence de champs après la moisson. Nous voyons aussi des chemins très étroits et d'autres très larges, selon les idées des inspecteurs. Quelle est la raison et la cause de tout cela ? On peut donner la réponse en très peu de mots 1o. manque de système, 2o. manque de connaissances et 3o. indifférence de la part des contribuables. Il y a un vieil adage qui dit : "Trop de marmitons gâte le potage." Ceci est parfaitement vrai dans la circonstance actuelle. Chaque inspecteur a ses idées personnelles sur la manière de faire un chemin ; il n'a pas eu l'occasion d'apprendre comment faire de bons chemins,et quand les contribuables viennent pour faire leur part de route, ils ne se soucient pas de la manière dont elle est faite.

Que faudrait-il donc faire pour obvier à toutes ces difficultés et pour mettre les gens dans la bonne direction ? En premier lieu de tout, que la municipalité perçoive les taxes de chemins en argent comptant et abolisse le système de la contribution du travail, et puis que l'on nomme un surintendant capable, sous la direction duquel se fera tout l'ouvrage. L'abolition de la corvée ne devrait pas vous effrayer, car il n'y a pas longtemps que la France et l'Angleterre se sont débarassées de cette manière de faire des chemins. La France a aboli le système en 1764 et l'Angleterre en 1835, et je vous dirai que ce n'est qu'à partir de ces dates que ces deux pays ont commencé leur grande marche dans la direction de l'amélioration des chemins. Tresoquet en France et Macadam et Telford en Angleterre, à ces deux dates, ont inauguré le grand mouvement progressiste et ont laissé leurs noms à la postérité, écrits en lettres

d'or, et que le temps ne pourra jamais effacer. Depuis lors, ces deux pays ont établi un système de chemins qui n'est surpassédans aucun pays du monde. Avec le progrès dans toutes les branches du commerce et de l'industrie, est aussi venu le progrès dans l'ouverture des chemins. Le génie inventif de l'homme l'a amené à chercher les moyens de construire des chemins à aussi peu de frais que possible. On a inventé des machines pour faire des chemins de terre et aussi des machines pour préparer le matériel servant à macadamiser les routes. On peut faire un chemin de terre avec un " grader ", pour un quart du coût du travail ordinaire avec des piques et des pelles, et le matériel pour macadamiser les chemins peut être préparé au même coût proportionnellement. Qu'y a-t-il de mieux à faire ? Se servir de ces machines et faire de meilleurs chemins, ou bien continuer de payer quatre fois autant d'argent et avoir de pauvres chemins dont on ne peut se servir que pendant trois mois de l'année ?

Je suppose que vous avez dû remarquer que les différentes administrations qui ont eu le pouvoir gouvernemental dans notre province, n'ont pas toujours suivi la même politique sur différentes matières, et que la politique a changé avec les administrations. Vous vous souvenez qu'à un certain temps la politique du gouvernement était de construire des chemins de fer. Après cela, elle fut dirigée sur les ponts de fer. Maintenant elle se tourne vers l'amélioration des chemins de notre province. A la dernière session du parlement, une somme de $40,000 fut votée pour aider à reconstruire des chemins. Messieurs, vous avez droit à votre part de cet argent et votre comté peut obtenir $300 pour des " graders " et près de $1100 pour un outillage complet pour macadamiser les chemins, soit un total d'à peu près $1400. Que ferez-vous ? refuser cet argent ou l'accepter et en acheter des machines, avant qu'il soit employé pour quelque autre fin à laquelle il ne devrait jamais être employé.

Allez trouver le gouvernement immédiatement et demandez lui de l'aide pour construire un chemin de fer ou un pont en fer. Et quelle sera la réponse ?—Nous ne pouvons pas ; la politique du gouvernement actuel est d'aider le pays à faire des chemins publics.

Je veux vous dire un mot du coût d'amélioration de vos chemins. Certaines personnes sont effrayées à la pensée des dépenses que les améliorations aux chemins leur feront encourir, et elles refusent de voter pour ce nouveau mouvement ou de lui aider. Ces considérations ne devraient pas vous effrayer, car il n'est pas nécessaire que tout l'ouvrage soit fait à la fois, mais il peut être réparti sur une période de cinq, dix ou quinze ans, et sans prélever sur les contribuables beaucoup plus d'argent qu'aujourd'hui. L'argent prélevé peut être gagné par les contribuables eux-mêmes, et il n'est pas nécessaire d'engager aucun étranger pour emporter en dehors de vos municipalités cet argent que vous et chacun de vous avez fourni. Le grand avantage du système proposé s'accusera dans le fait que le conseil de chaque municipalité sera seul maître de la situation. Il peut décider quel devra être l'inspecteur, comment l'ouvrage devra être fait, où et quand il devra être fait, et insister sur l'obtention d'un travail valant une piastre pour chaque piastre qui sera payée en argent, avec le privilège de pouvoir congédier de son service les gens qui ne travaillent pas honnêtement.

Le district de Bedford a fait plus qu'aucune autre partie de notre province pour attirer l'attention du public sur la grande cause des bons chemins et il est appelé à bon droit le district modèle. Qu'il réussisse dans ses efforts et la jeune génération qui grandit bénira la mémoire de ceux qui ont lutté si vaillamment pour vaincre les préjugés et remporter la victoire en faveur des bons chemins. Merci, messieurs, pour votre bienveillante attention."

On crut préférable de procéder immédiatement à l'audition des discours qui devaient être faits à un point de vue général, plutôt que de se mettre à discuter les différents points auxquels il y était fait allusion. En conséquence, le président invita M. A. W. Campbell, instructeur provincial sur la voirie à Ontario, à porter la parole au milieu de l'association, ce qu'il fit de la manière si intéressante que voici :

" M. le président, messieurs,

C'est avec beaucoup de plaisir que j'ai reçu et accepté l'invitation de votre digne président, M. le juge Lynch, me priant d'as-

sister à cette première réunion annuelle de l'Association de la voierie améliorée du district de Bedford. Je n'ai pas oublié la journée si agréable que j'ai passée avec vous, il y a environ un an, quand cette association a été formée. Je suis heureux de me voir ici et encore plus enchanté d'y trouver une si grande réunion d'hommes influents venus, si je ne me trompe pas, des différentes parties de ce district de progrès. Il est de bon augure, pour le succès du mouvement entrepris, de voir, après une courte période d'un an, que tant d'enthousiasme s'est produit en sa faveur. Ceci est dû au fait que la cause que vous avez entreprise se recommande à l'intelligence de tout citoyen qui a à cœur son bien-être et celui de la société.

De bons chemins constitueront un avantage pour chaque homme, chaque femme et chaque enfant du district. Il n'est pas une institution commerciale ou une entreprise industrielle qui n'en profitera pas ; il n'est pas un cultivateur, pas un fermier, pas un homme de profession qui n'en appréciera pas la valeur, qui n'en recueillera pas sa récompense et qui n'en reconnaîtrera pas l'influence bienfaisante.

Grâce à ces chemins, les charges de voiture seront augmentées, les voyages raccourcis, la détérioration des chevaux et des véhicules diminuée, la dépense de production amoindrie, la valeur du produit augmentée, le pays embelli, le voyage rendu plus agréable, l'isolement des fermiers supprimé, les associations raffermies, la propriété augmentée de valeur, l'agriculture rendue plus profitable et la vie à la campagne devenue plus attrayante. D'où pourriez-vous donc attendre de l'opposition ?

Les chemins sont nécessaires et le seront toujours. Les bons chemins sont meilleurs que les mauvais. Nous dépensons annuellement une forte somme de travail et d'argent pour faire de mauvais chemins. Pourquoi ne pas consacrer les mêmes efforts pour faire de bons chemins ? Il est aussi facile de faire de bons chemins que d'en faire de mauvais. Nous avons adopté un plan pour faire de mauvais chemins et par conséquent nous devons nous attendre à avoir de mauvais chemins. Pourquoi un citoyen ou une société insisterait-elle pour suivre le plan des mauvais chemins au lieu d'adopter un plan pour l'ouverture de bons chemins, c'est là

quelque chose que je ne puis comprendre et jusqu'à présent personne n'a été capable de le justifier. Certaines gens déclarent tout de suite que l'objet de ce mouvement est de se procurer d'excellents chemins d'un seul coup, sans avoir égard au prix, et de cette façon accabler de taxes les contribuables. Pourquoi craindrait-on le mouvement actuel ? Il a fait une œuvre merveilleuse à Ontario, il a produit des résultats surprenants sans création de taxes additionnelles. Votre président, M. le juge Lynch, dans l'admirable discours qu'il vient de faire, a établi clairement que le véritable objet est d'instruire le peuple sur la nécessité et l'avantage de bons chemins, sur la manière de les faire et de les obtenir. Il vous a fait voir que l'objet, c'est l'économie plutôt que l'extravagance, et assurément, dans votre propre intérêt, vous devriez vous associer et lui offrir toute l'aide possible pour mener à bonne fin cette réforme tant désirée.

La taxe, tel paraît être le cri de guerre contre tout mouvement progressiste, de la part de ceux qui considèrent qu'il leur faut une ornière pour se guider, et que plus profonde est l'ornière plus sûre est leur direction, bien que leur voyage soit aussi plus fatigant.

Ils craignent que le fait d'être sortis de telle ornière et placés sur une surface dure et unie de prospérité, ne fasse aussi disparaître les vieilles institutions qui, bien que désagréables, ne laissent pas d'avoir un certain charme romanesque. Ils sont les esclaves de cette coutume désagréable, ennuyante et pénible qui a rendu une association réfractaire à la réforme.

Dans la construction de nos chemins, nous sommes les esclaves du vieux système du travail en contribution. Il a été introduit dans ce pays, il y a près d'un siècle. Il était bon aux jours des pionniers, et en ce pays-ci, il a rendu un merveilleux service.

Il convient aux aptitudes des gens qui se font un établissement dans un nouveau pays, et il convient aux circonstances dans lesquelles ils se trouvent placés. Ils ressentent vivement le besoin de chemins ; ils unissent leurs forces et, par leurs propres efforts, ils accomplissent un ouvrage qui, autrement, ne pourrait pas se faire sans une dépense de sommes considérables d'argent qu'ils n'ont pas. C'est là une partie de leur entreprise d'établissement et ils

travaillent à cela avec autant de zèle qu'à l'amélioration de leurs terres. Telle fut l'histoire de la corvée au temps des pionniers dans ce qui constitue maintenant les districts populeux et riches du Canada. Mais là où les cantons sont devenus riches et populeux existe un état de choses différent. La rivalité dans l'amélioration de la propriété privée et l'avancement personnel ont mené à une certaine indépendance, et il n'est plus possible de réunir les gens comme autrefois et s'attendre de les voir accomplir des tâches sous la direction de l'un d'entre eux. Le désir d'avoir à travailler aussi près de chez soi que possible a diminué la sphère d'action des travailleurs jusqu'à maintenant, où chaque propriétaire responsable de la route ne se voit entouré que de quelques voisins. De cette façon, les forces sont tellement disséminées que l'on ne peut plus entreprendre qu'un travail d'un caractère temporaire. A l'aide de quelques voitures, on tire du gravier, et tout au mieux on ne peut faire qu'une pièce très restreinte qui, avant l'année suivante est couverte de boue par les voitures qui traversent la partie boueuse du chemin. Aucune de ces équipes de travailleurs n'est assez considérable pour engager ou faire fonctionner des machines, et par conséquent on ne se sert encore que de l'ancienne charrue et de l'ancien ratissoir. Les réparations se font une fois l'année, et cela, dans la saison où elles sont le moins nécessaires, ayant une tendance à détruire l'utilité du chemin durant le seul temps où nos chemins peuvent être dits praticables ; et cela semble être la partie la plus absurde de notre ouvrage. C'est le temps qui est surtout responsable de la condition de nos chemins bons ou mauvais. Notre propre ouvrage compte pour peu ou pour rien. Quand il pleut, nos chemins sont mauvais, et au lieu de voir à un drainage parfait, au fond et à la surface, pour prévenir l'effet détériorant de l'eau, nous accumulons du gravois et de la pierre dans une vaine tentative d'établir une espèce de pont sur la boue, et d'absorber l'eau, n'obtenant d'autre résultat que de la dissimuler aux yeux des gens et de former un endroit cahoteux et irritant, où se creusent les ornières dans lesquelles viennent se briser les voitures. Quand le temps est sec, pendant plusieurs mois en été, le chemin de terre ordinaire, durci par le soleil, s'il est bien entretenu, est une excellente chaussée ; mais notre nouveau système—comme s'il voulait

faire échec à la Providence—veut que "aussitôt que tel chemin sèche, donnant des signes d'utilité et d'excellence, il devra être du devoir de chaque sectionnaire de venir, disons dans le mois de juin, et dans la mesure de son habileté et avec la corvée à sa disposition, relever avec la charrue les bords du chemin, de la manière la plus irrégulière possible, et puis avec des ratissoirs, ramener la terre vers le milieu du chemin, et là, l'y accumuler de façon à ce que chaque charge du ratissoir se trouve séparée l'une de l'autre, ne faisant que rendre le chemin d'une surface aussi cahoteuse et aussi impraticable que possible, et là où cette terre est enlevée sur le bord de la route, l'enlever avec le ratissoir, inégalement. de manière à laisser des dépressions et des trous qui retiendront l'eau en automne."

Notre système semble pourvoir à plus que cela.

" Quand un chemin a été gravé, mais au printemps devient raviné, avec une dépression demandant des réparations, remplissez les ornières avec le gravois le plus épais, le plus grossier que vous pourrez obtenir, et là où il y a une faible dépression, accumulez une charge de gravois assez grosse pour former un monticule ; si ces réparations forcent le trafic à prendre les côtés du chemin, vous pouvez considérer l'entreprise achevée, alors, jettez des perches, des souches, des troncs d'arbres de travers sur les côtés de la route, et obligez le voyageur à suivre le milieu ou à prendre un autre chemin."

Nous trouvons encore la règle suivante en pratique.

" Quand un chemin en gravier qui a été fait de première classe, il y a plusieurs années,s'est affaissé au centre ou est devenu concave de manière à retenir l'eau et à l'empêcher de s'écouler dans les fossés, le chemin devrait être relevé ; ce qui devrait se faire, selon des experts, en coupant les côtés et en rejetant la terre en dehors, en élevant ainsi le centre par l'échancrure des côtés : alors en mettant un peu de gravier ou de pierres pour remplir les ornières et les dépressions, et en roulant parfaitement, cela fait un excellent chemin. Donc, c'est ce qui ne doit pas se faire, mais on doit arrondir le chemin en coupant les côtés ou les flancs, en ramenant la terre dans le centre, et en couvrant ainsi l'ancien gravé, ce qui exigera qu'on en mette une nouvelle couche sur le sommet. Des arrange-

ments ont été conclus avec M. X pour avoir du gravier de sa sablière à 10c. le voyage. N'importe quelle quantité moindre d'une verge cubique constitue une charge, de sorte que l'on ne prend jamais de charge plus forte que d'une verge. Ne vous opposez pas à une charge plus petite évidemment. Plus les charges sont légères moins elles causent de dommages aux routes sur les quelles elles sont voiturées. En outre, il est entendu que l'on doit prendre n'importe quoi, de la pierre, de la terre, du sable, etc."

Puis l'entrepreneur de route suit l'inaltérable loi :

" N'employez rien autre chose que du bois pourrissable dans la construction des ponceaux. Des tuyaux de grès ou toute autre matière durable, même quand elles sont à meilleur marché, sont strictement défendus. Ne réparez jamais un ponceau avant que quelque accident se soit produit, ou au moins qu'on vous ait rapporté une couple de fois que quelqu'un l'a échappé bel ; et s'il arrive un accident, appelez quelques voisins pour en prendre note dans le but de témoigner contre le canton, puis réparez immédiatement ; après quoi, notifiez le conseil de manière à ce qu'il puisse résister à la réclamation de dommages, se défendre en justice et perdre sa cause. Si un homme obligé à une corvée a envoyé son serviteur, son fils, son petit-fils, son grand-père ou bien n'importe quelle autre personne, à l'ouvrage, à n'importe quel temps de la journée, ce contribuable devra être crédité pour une journée d'ouvrage. Si un contribuable se montre à l'ouvrage avec sa voiture, ou bien envoie une voiture, à n'importe quel temps de la journée, qu'il ait ou non les outils nécessaires pour faire l'ouvrage, il devra être crédité pour trois jours d'ouvrage fait ; toute combinaison composée d'un cheval et d'une espèce de bête ressemblant à un cheval devra être considérée comme un attelage double."

Un autre règlement du système de la corvée est que :

" Quand des sections sont prêtes à faire leur ouvrage avec zèle, ne faites rien pour les décourager ; mais d'un autre côté exigez les plus grands efforts. Quand des sections ne veulent pas travailler voyez à spécifier des ouvrages requérrant le moins d'efforts ; laissez les pétitionner le conseil de faire des appropriations d'argent à même les fonds généraux pour défrayer l'ouvrage, et voyez à ce que nul autre que les intéressés ait les contrats."

Une autre loi non écrite de ce système est :

“ Renvoyez les listes de travail faisant voir que l’ouvrage à tout été fait.”

Un canton nomme de cinquante à cent entrepreneurs de routes chaque année ; ces hommes n’ont à suivre aucun plan ou aucune instruction déterminés. Ils exercent leur propre jugement individuel sur la manière de faire le chemin; en conséquence nous avons dans ces cantons de cinquante à cent plans différents pour la construction des chemins. Un entrepreneur prétend que la largeur du chemin devrait être de quinze pieds, un autre qu’elle devrait être de dix-huit, un autre de vingt, un autre de trente, un autre de quarante. Un entrepreneur croit qu’on devrait faire le chemin plat, le suivant, qu’il devrait être légèrement arrondi, et le suivant qu’il devrait être élevé jusqu’à rendre dangereux d’en quitter le centre en rencontrant une voiture. Tout cela fait voir que le système de la corvée, tel qu’il est actuellement appliqué, est inepte, nefficace, impropre et extravagant, et qu’il devrait être remplacé par un système moderne, allant de paire avec les méthodes améliorées dans les autres départements des travaux publics.

Il devrait être préparé une carte ou un plan de chaque canton où tous les chemins seraient indiqués et classifiés, selon la nature et l’étendue du trafic qui s’y fait. Près d’un tiers des chemins dans chaque canton sont des voies principales, où il y a beaucoup de circulation, à l’usage de toute la population, exigeant en conséquence une plus grande largeur, plus de solidité, une construction plus dispendieuse et une attention plus rigoureuse que les autres ; près d’un tiers des chemins sont des voies latérales à l’usage du voisinage seulement ; et le reste se compose de chemins de divisions ou d’arrières concessions, très peu en usage, et avec un soin judicieux pourraient rencontrer les besoins de la population facilement et à bon marche. Après la classification, on devrait préparer une spécification faisant voir la largeur de la pente, le degré du couronnement, le système de drainage, la description des ponceaux ; la profondeur, la largeur et la qualité du gravier ou de la pierre à être employée, et la manière de l’employer ; les machines dont on doit faire usage et la manière d’en faire usage, etc., etc. Puis, l’ouvrage devrait être commencé à un point ou à des points

déterminés et continué, chaque année, aussi loin que les moyens le permettraient, en le prolongeant d'année en année. On devrait pourvoir aux moyens à l'aide d'une taxe générale, ou en changeant la corvée pour un taux fixe par jour. A Ontario, cela varie de 35cts à $1.00. Tout l'ouvrage devrait être fait sous la surveillance d'un surintendant nommé par le conseil. Il devrait avoir à sa disposition des machines pour creuser les cours d'eau et un pesant rouleau, et là où la pierre est en grande quantité, un concasseur devrait aussi faire partie de son outillage. Il est aussi nécessaire d'avoir des machines et un outillage complet pour faire des chemins que pour tout autre ouvrage. On ne saurait obtenir autrement une construction parfaite et économique.

Si l'on doit conserver le système de la corvée, alors qu'on l'organise sur une base d'affaires, que l'on nomme un surintendant pour le canton et qui aura la direction générale de l'ouvrage. Que l'on classifie les chemins et qu'on les divise en sections d'au moins cinq milles. Un entrepreneur aura la surveillance de chacune d'elles et qu'on lui assure sa position. Que le travail soit utilisé de la même manière que le serait le travail rétribué, et voyons à ce que les plans et les spécifications soient rigoureusement suivis. Faites bien ce que vous construisez et voyez à ce que l'on ait bien toujours en vue un ouvrage parfait et durable, et faites que les gens prennent un intérêt aussi grand que possible à l'ouvrage. Faites voir l'avantage d'un bon ouvrage, l'extravagance d'un pauvre ouvrage, et l'absurdité de gaspiller le temps sur l'une des parties les plus importantes du mode de transport.

On aura toujours besoin de chemins et leur construction, de la manière la plus parfaite et la plus durable, sera la plus profitable et la plus économique.

De la boue mêlée au gravier non seulement n'est pas utile, mais est nuisible aux chemins. On en trouve la preuve dans vos chemins où quelques charges de gravier net et dur ont été mises sur la chaussée, suivies d'une charge ou deux de matière boueuse. puis des matériaux secs, puis encore de la boue, et ainsi de suite. La surface d'un tel chemin se compose d'une série de buttes et de trous, quelques endroits unis et puis des ornières.

On prétend qu'une certaine quantité d'argile et de sable est nécessaire pour servir de ciment, et l'on indique des sections de chemins qui se sont immédiatement consolidées, et ont formé une belle voie unie. Sans doute, il en est ainsi durant l'été, mais l'on trouvera qu'une belle route d'été est souvent une triste route d'automne et de printemps. Le ciment formé par le sable et l'argile est faible, et il n'y a pas cette adhésion mécanique que la pression fait prendre aux pierres les unes avec les autres, comme cela se preduit quand on emploie des materiaux secs et bien roulés. Le résultat en est qu'une pluie un peu prolongée convertit le chemin en boue et en ornières.

Quand la boue ou le sable sont mêlés au gravier, ils absorbent et retiennent l'humidité, le tout cédant promptement sous le voiturage. Cela n'a pas la consistance nécessaire pour pouvoir porter les roues comme le font de bons matériaux secs. Dans un certain nombre de cantons, dans la province, on suit avec succès la pratique de sasser le gravier

Quand une somme si considérable d'argent est dépensée annuellement pour du gravois qui, lors qu'il est mis sur le chemin en sa condition naturelle est grandement inutile, il me semble que l'une des premières considérations de vos Conseils devrait être d'acheter un concasseur, au moyen duquel le gravier pourrait être bien préparé, et l'on ne devrait se servir que de matériaux de première classe. En mettant un concasseur dans la carrière, toute la pierre pourrait y passer et au moyen d'un sas rotatif, le sable, la terre, le petit gravier seraient séparés, ne laissant que du macadam nettoyé. En certaines parties de vos cantons, la pierre des champs est en abondance et l'on doit aller chercher le gravois à plusieurs milles. Là où il en est ainsi, la pierre des champs pourrait être cassée et mise dans le chemin, faisant un chemin plus durable que le gravois. Ce cassage pourrait se faire à n'importe quelle saison convenable de l'année, dans la carrière ou le champ, et la pierre mise en tas prête à être placée dans le chemin, là où il en sera besoin.

Le drainage d'un chemin est tout aussi important que l'empierrement, mais le meilleur moyen de l'obtenir en doit être un adapté à la nature et à l'élévation du sol, à la direction et à l'étendue

des cours d'eau naturels, etc. Il est impérieusement nécessaire toutefois de voir à ce que, partout où le sol est bas ou humide, ou de nature à retenir l'humidité, il soit égouté à sa surface et au-dessous. Des sols sablonneux ou de gravier très souvent n'ont pas besoin d'un sous-drainage, ce qui est toujours nécessaire pour les sols argileux. A moins qu'il n'y ait un sous-drainage naturel, on doit toujours avoir recours au sous-drainage artificiel.

On a fait beaucoup dans vos cantons en établissant des drains ouverts au bord des routes, mais un grand nombre de ces cours d'eau ont besoin d'être creusés davantage et nettoyés pour donner un meilleur sous-drainage. Une bien meilleure pratique que de faire des drains ouverts profonds est de mettre des tuiles en dessous de la ligne de congélation. Partout où cela est praticable on devrait en mettre au-dessous des égoûts ouverts actuels, de chaque côté du chemin. Quelle que soit la bonne qualité des matériaux mis à la surface du chemin, à moins que le sol naturel d'en dessous ne soit tenu sec, ils s'enfoncent et la boue vient à la surface. Quand les chemins dans ce pays-ci sont empierrés, ils sont souvent appelés macadam. Le caractère important des chemins faits par Macadam, néanmoins, c'était le drainage, non ce qu'il y avait à la surface

Les tuyaux et les drains ouverts doivent être tenus libres, avec une bonne chûte vers un débouché sans obstacle. Il est inutile de soutirer l'eau du chemin et de la laisser séjourner dans les drains jusqu'à ce qu'elle passe à travers et amollisse le sol naturel en dessous du gravier. A toute saison de l'année, mais surtout à l'automne et au printemps, quand les obstructions par la neige ou la glace sont d'une occurrence probable, on devrait porter une attention spéciale aux bouches d'égoutement.

Une trop forte convexité, c'est aussi mauvais que trop peu de convexité ; mais le chemin doit être couronné ou arrondi de manière à faire déverser l'eau dans les égoûts latéraux. Un grand nombre de vos chemins gravés sont tout à fait plats, et quelques-uns sont plus bas au centre que sur les côtés. Pour obvier à l'usure ou à l'affaissement, les chemins, dans un état convenable de réparation, offrent une déclivité d'à peu près un pouce au pied à partir du centre à aller aux côtés. Pour arrondir les chemins gravés

existants et qui sont trop plats, on devrait en couper les écarts de chaque côté. Si ces écarts se composent d'un gravier net, qui y aurait été rejeté du centre du chemin par les roues des voitures, on peut ramener ce gravier vers le centre. Cependant, comme règle, ce qu'on y ramasse est d'une telle qualité qu'il se convertira en boue aussitôt que les pluies d'automne auront commencé, et l'on devrait l'employer à niveler les côtés du chemin, ou de toute autre manière que les circonstances pourraient autoriser. Ces matériaux pris dans les côtés du chemin ont quelquefois été apportés sans discernement sur le milieu du chemin, avec ce résultat qu'une fondation solide de gravois s'est trouvée recouverte d'une couche de boue. En été, cela a pu faire une très belle surface, mais en temps humide, cette surface devient boueuse, retient l'eau et détruit la fondation qui est au-dessous Les côtés du chemin complétés, on devrait mettre du bon matériel de carrière ou de sablière sur le centre. On trouvera souvent qu'il y a déjà une épaisseur suffisante de gravier sur le chemin, et qu'il n'y a qu'à tailler les côtés, et qu'à relever la forme avec une légère couche de pierre sèche. Pour faire ce travail parfaitement, promptement et économiquement, il faudrait employer des *graders*. Le gravois qu'on a mis sur les chemins de vos cantons a été simplement jeté en tas au centre, sans que l'on s'en soit davantage occupé. Ceci a pour premier effet de faire prendre aux voitures le côté du chemin. Ces voies de côté, on s'en sert tard le printemps, jusqu'à ce qu'elles soient devenues défoncées, tellement déprimées que la forme du chemin a disparu de manière à empêcher l'égoutement de la surface. L'eau se tient dans les côtés, pénètre dans le chemin, et le gravier s'enfonce dans la boue et est gaspillé en grande partie.

Le gravier devrait être bien étendu sur le chemin et parfaitement roulé, de manière que le trafic puisse immédiatement s'en servir. On fait objection à l'emploi du gravier sec, en disant qu'il ne se solidifiera pas, difficulté à laquelle on obvie facilement en faisant usage d'un rouleau pesant. Si l'on n'emploie pas de rouleau, le gravier devrait être râtelé dans les traces des roues et dans les sillons creusés par le sabot du cheval, jusqu'à ce que tout le chemin soit devenu dur et uni au service du trafic.

Les chemins principaux devraient être de vingt-quatre pieds de largeur entre les fossés. Les routes latérales pour le voisinage, seulement de vingt pieds, et les voies de communication dans les arrières concessions peu fréquentées, dix-huit pieds.

Les côtes exigent un soin particulier. C'est une pratique commune d'amener l'eau à de longues distances dans les fossés ouverts et profonds, à côté des anciens cours d'eau naturels de la route et finalement de la faire se précipiter du haut d'une côte. Durant une crue, un volume considérable d'eau se précipite par ces canaux et déborde sur les côtés du chemin dans ces côtes, le rendant dangereux et exigeant un surcroît de dépenses pour tenir la voie passable. L'eau devrait être distribuée en petite quantité, et les cours d'eau naturels traversant le chemin devraient être utilisés pour cette fin en autant que la chose est praticable. Les côtes sont souvent spongieuses, et durant les saisons humides deviennent très mauvaises. Dans ces cas là, une ligne de tuyaux de ferme ordinaires devrait être établie hors d'atteinte de la gelée de chaque côté du chemin et en dedans des égoûts de surface. Là où apparaît la source, on devrait mettre un égoût en travers pour intercepter l'eau qui filtre.

La réparation des écluses en bois et des ponceaux est un drainage constant pour le trésor de la municipalité, et le bois, ainsi exposé à des alternatives répetées de sécheresse et d'humidité, se trouve soumis à la plus rude épreuve, et ne peut durer que quelques années avant que des réparations soient requises. Tout ces ponceaux n'ont pas plutôt été faits que l'on doit y revoir. Les tuyaux de grès et de terre cuite sont durables, ne coûtent pas beaucoup plus que le bois et devraient être employés jusqu'à un diamètre de dix-huit pouces. On peut placer deux rangées ou plus de tuyaux pour en augmenter la capacité, mais ils devraient être tenus à peu près à un pied de distance les uns des autres.

La condition de nos chemins pourrait être améliorée et le dommage qui leur est causé pourrait être diminué par l'usage des jantes larges. Toutes les voitures charroyant le bois devraient avoir des jantes de roues d'au moins quatre pouces de large. De lourdes charges portées sur des roues étroites détruiront le meilleur

chemin, tandis que les roues larges tendent à rouler le chemin et à en tenir la surface unie.

Lorsque les roues larges deviendront d'un usage général, une grande partie de la question des bons chemins sera résolue, car la conservation du chemin est une question aussi importante que celle de sa construction.

Vous êtes excessivement bien partagés en ayant aujourd'hui au milieu de vous M. Camirand, dont vous avez écouté avec tant d'intérêt l'excellent discours pratique. Il a évidemment fait une étude approfondie de la question pratique de faire des chemins, et il vous a dit, d'une manière claire et simple, comment ils devraient être faits. Il semble malheureux que tout son temps ne puisse être consacré à cet ouvrage.

Chaque fois que dans l'intérêt public, il devient nécessaire de modifier ou d'améliorer de vieilles méthodes, on doit entreprendre une campagne éducationelle. Ils sont rares ceux qui se soucient, bien qu'ils soient convaincus de sa nécessité, d'entreprendre la tâche, redoutant l'opposition qui sé'lève naturellement à l'encontre de tout changement, de quelque avantage que ce changement puisse être. Heureusement, il y a un homme, reconnu comme un meneur d'hommes, qui occupe une position neutre, mais dont toute l'ambition semble être de servir la société, et qui a entrepris la cause des bons chemins dans votre district. Dans la courte période d'une année, je puis déjà voir, d'après le personnel et la signification de cette convention, qu'il a contrôlé les vraies forces nécessaires pour atteindre les fins de la campagne des bons chemins. En très peu de temps, Bedford deviendra le district modèle, sous ce rapport, dans la Province de Québec, et j'espère, monsieur, bien que je sois convaincu que de cette façon vous sacrifiez beaucoup de votre temps et de votre énergie, que vous n'insisterez pas sur votre désir déjà exprimé de vous retirer de la présidence, en ce moment, où le succès final reste à atteindre ; mais au contraire, vous cèderez au désir unanime de la convention, et vous consentirez à en rester le président. J'ai de plus la confiance que le gouvernement de votre province saura assez apprécier le magistral discours que vous avez fait aujourd'hui, pour le faire imprimer sous forme de pamphlet, et le mettre dans les mains de chaque contribuable de la province."

Le discours éloquent de M. Campbell a soulevé beaucoup d'enthousiasme, et comme résultat une discussion générale s'en suivit, qui a eu pour effet l'adoption des résolutions suivantes :

Résolu :—1. Que cette association recommande que les conseils municipaux de ce district ne passent pas de règlements ou de résolutions changeant pour la corvée la taxe imposée pour travaux aux chemins.

2. Que cette Association désire exprimer sa chaude approbation de la politique du gouvernement provincial, en aidant les municipalités de comtés à acheter des concasseurs de pierres, de même que sa ferme espérance que les conseils de comtés de ce district se hâteront de se prévaloir de l'offre généreuse du gouvernement.

3. Que cette association signale fortement à l'attention du gouvernement provincial, comme un puissant auxilliaire dans l'œuvre éducationnelle en faveur des bons chemins dans cette province, la nomination *d'au moins* un inspecteur, dont les devoirs consisteraient principalement à informer les conseils municipaux, leurs officiers, et le public en général des meilleurs moyens d'améliorer les voies publiques.

4. Que cette association désire appeler l'attention des conseils de comtés de ce district sur les dispositions de l'acte 60 Victoria, chap. 57, section 2, au sujet de la largeur des jantes de roues, dans l'espoir que le pouvoir qui s'y trouve conféré sera promptement exercé.

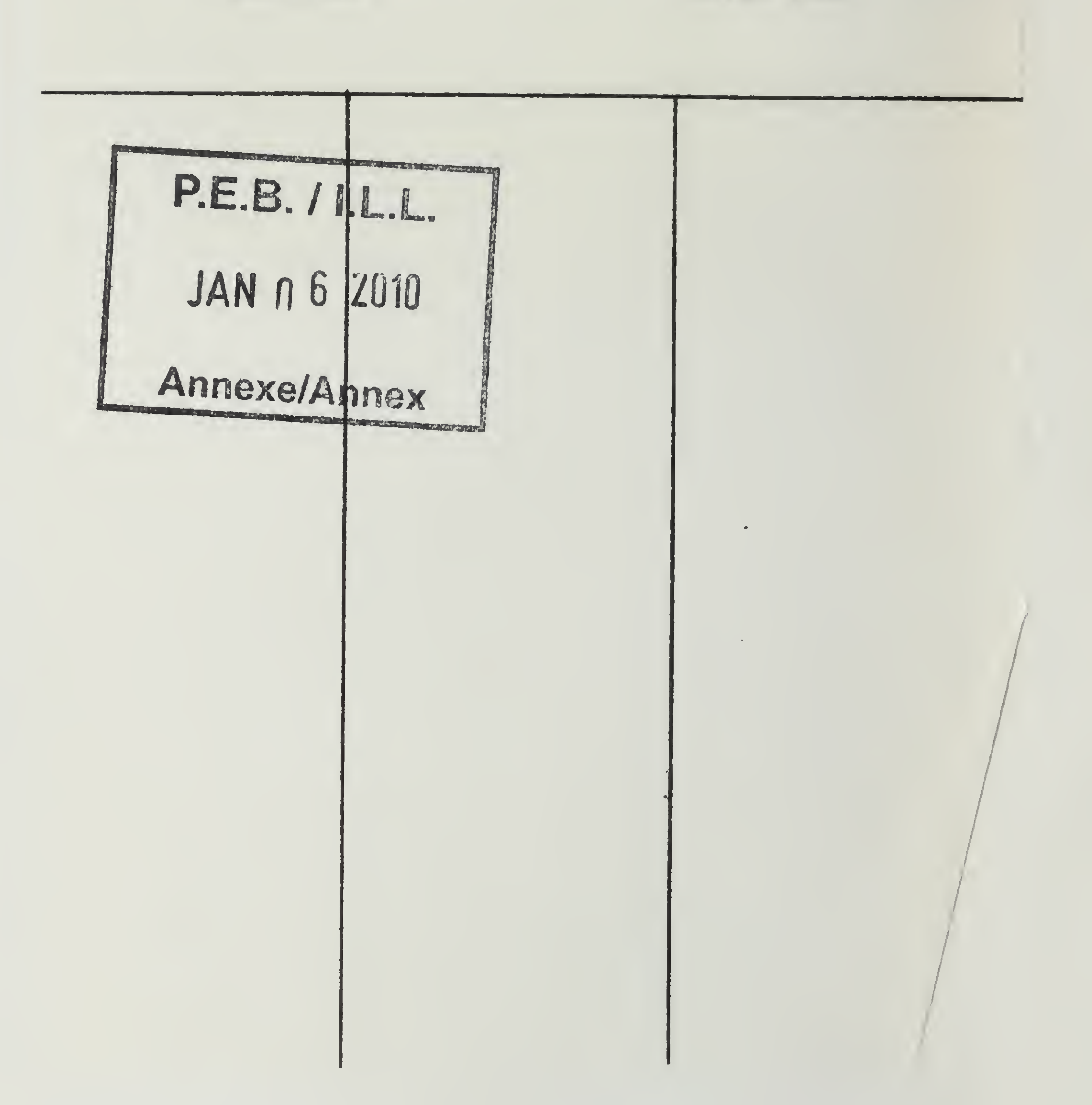
5. Que les remerciements de cette Association soient présentés à l'hon. Ministre de l'Agriculture, à Ontario, pour la bonté qu'il a eue d'autoriser M. Campbell à assister à cette assemblée, et aussi à l'hon. Commissaire de l'Agriculture de cette Province, pour un service identique, au sujet de M. Camirand, et également à MM. Campbell et Camirand, pour l'aide si appréciable qu'ils nous ont donnée.

6. Que dans l'opinion de cette assemblée, il serait décisif dans les meilleurs intérêts de la propagande des bons chemins dans cette province, si le discours du président de cette Association, prononcé à cette réunion, était imprimé et distribué partout et que le gouvernement provincial soit prié de se charger de l'entreprise.

7. Que dans le but d'aider le président à propager dans le district la connaissance des fins de cette Association, il soit prié de nommer un vice-président pour chacun des trois comtés.

Quand le moment fut venu de choisir les officiers de l'Association, qui comprennent un président et un secrétaire-trésorier, pour l'année courante, l'Association n'a pas voulu se rendre à la demande du président, qu'il lui fut permis de se retirer, et elle l'a réélu comme président, et M. Slack, comme secrétaire-trésorier ; mais afin de soulager le president, autant que possible, de la besogne qui incombe naturellement à la charge de président, il a été décidé de le prier de nommer un vice-président pour chaque comté du district ; et en conséquence, il nomma les messieurs dont les noms suivent pour agir en cette qualité : J. Bruce Payne, Ecr., de Granby, pour le comté de Shefford ; J. J. Mullin, Ecr., de Bedford, pour le comté de Missisquoi, et J. C. Draper, Ecr., de Sutton, pour le comté de Brôme.

Tous ceux qui étaient présents se sont plu à reconnaître que la réunion qui avait eu lieu avait été à la fois agréable et instructive, et tous, avec confiance, ont exprimé l'espoir qu'elle aurait de bons résultats. Cette assemblée s'est terminée par un vote sincère de remerciements pour les officiers.


P.E.B. / I.L.L.
JAN 06 2010
Annexe/Annex

